



Dipl.-Math. Thomas Henneke

Vereinheitlichung von Seriennummern am Beispiel alternativer Briefdienste

Wenn es um AutoID geht, so denken viele an das Ersetzen von Barcodes durch RFID-Transponder. In manchen Anwendungen ist dies jedoch nach heutigem Stand der Technik gar nicht möglich, in anderen ist der Barcode so weit etabliert und erfolgreich, dass RFID als Kennzeichnungstechnologie keine besonderen Vorteile bringt. Beim Einsatz von barcodebasierten Kennzeichnungslösungen treten noch heute ungeahnte Probleme auf, die es zu lösen gilt. In diesem Beitrag wird dies am Beispiel der Kooperationen privater Briefdienstleister dargestellt.

Liberalisierung der Briefbranche

Im Rahmen der EU-weiten Liberalisierung der Postmärkte ist am 1. Januar 2008 das sogenannte „Postmonopol“ gefallen, welches der Deutschen Post AG das historische Monopol zur Beförderung von Kleinbriefen zusicherte. Ca. 2.500 kleine, mittlere und auch größere Unternehmen beantragten eine entsprechende Lizenz bei der Bundesnetzagentur, darunter auch viele Zeitungsverlage, Speditionen und KEP-Dienste, die häufig über bestehende Verteilernetze und logistische Erfahrung verfügen.

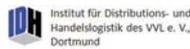
Innerhalb der letzten zwei Jahre fand in der Branche der privaten Brief- und KEP-Dienste eine heftige Konsolidierung statt. Viele Unternehmen sind in Konkurs geraten, haben das Briefgeschäft wieder aufgegeben, haben fusioniert oder sich mit anderen Unternehmen zu kleineren und größeren Netzwerken zusammengeschlossen. Ebenso gibt es eine Reihe von Unternehmen, die Posttätigkeiten lediglich als Ergänzung zum bestehenden Kerngeschäft anbieten, z.B.: Lotto-Aannahmestellen, die auch Briefe annehmen oder Stadtkuriere, die auch Kleinbriefe ausliefern.

Einsammeln, Sortieren, Transportieren, Feinsortieren, Zustellen

Allen gemein ist, dass fast alle Briefdienstleister für ihre Geschäftsprozesse zweierlei benötigen: die Postleitzahl des Zielortes (teilweise auch nur Teile davon, z.B. die ersten beiden Ziffern) und eine Seriennummer, mit der ein Brief verwechselungsfrei identifiziert werden kann. Lediglich die Zusteller benötigen die komplette Anschrift und Informationen zur Gangfolge. Würde eine verwechselungsfreie Seriennummer vergeben, so können leicht alle weiteren benötigten Informationen über den einzelnen Brief in einer Datenbank hinterlegt werden. Genau diese Seriennummern bereiten jedoch ungeahnte Probleme – nicht nur bei Briefdiensten, gleiches trifft auch auf Paketdienste zu.

Insellösungen und Standards

Unterschiedliche Netzwerke oder auch größere Komplettanbieter verwenden jeweils unterschiedliche Verfahren, um solche Seriennummern zu erzeugen. Dies führt dazu,



Der Standard ISO/IEC 15459

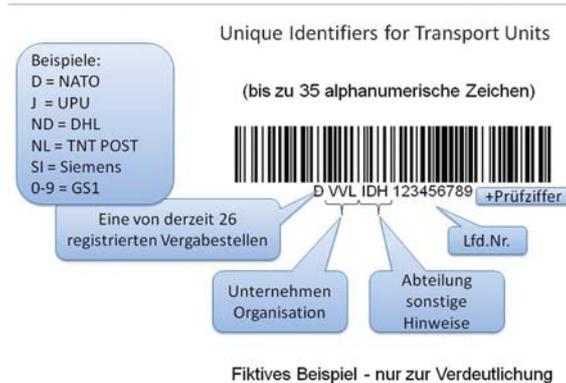


Abbildung 1: Iso-Standard

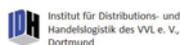
dass die Seriennummern unterschiedlicher Dienstleister nicht mehr verwechselungsfrei sind, sodass größere – Netzwerk übergreifende – Kooperationen unmöglich werden. Zwar gibt es einen Standard (ISO/IEC 15459, Abbildung 1), in dem genau beschrieben wird, wie weltweit verwechselungsfreie Seriennummern für Transporteinheiten aller Art erzeugt werden können, nur hält sich kaum ein Unternehmen der Briefbranche an diesen Standard. Allerdings gibt es neben diversen Individuallösungen zwei verbreitete Quasistandards: GS1 und UPOC® (vgl. Abbildung 2). Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass es von GS1 auch eine „ISO-Variante“ gibt. Hierzu hat sich GS1 als Unternehmens-Präfix die Ziffern 0-9 gesichert (Vgl. Abbildung 1). Die Gründe für die Inkompatibilitäten sind komplex.

Optimierungspotential

Dies ist umso verwunderlicher, weil fast alle Unternehmen gerne ihre Kfz-Auslastung optimieren möchten – stellen doch Kosten für Kraftstoff und Personal die größten Kostenfaktoren in der Branche dar. Um als alternative Dienstleister mit der Deutschen Post AG konkurrieren zu können, müssen diese nicht nur einen besonderen Service für den Kunden anbieten, sondern auch ihre Kosten durch Standardisierung und effiziente Vernetzung senken.

Ausblick

Das IDH hat im Rahmen des von der Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik e.V. (GVB) geförderten und mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) sowie der der Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen „Otto von Guericke“ e.V. (AiF) Projektes die Aufgabe übernommen, Schnittstellen zu vereinheitlichen, um so eine Basis für eine bundesweite Kooperation der privaten Briefdienstleister zu schaffen. Der Schlüssel zur Interoperabilität liegt in der Überlappungsfreiheit unterschiedlicher Nummernsysteme. Hierzu werden derzeit im Rahmen des Projektes mit dem Titel „Entwicklung einheitlicher informationeller Schnittstellen vernetzter Briefdienste“ (AiF-Nr.: 15864N) bestehende Systeme und analysiert, verglichen und vereinheitlicht. Gleichzeitig werden Möglichkeiten gesucht, wie man RFID-Technologie sinnvoll in die Prozesse integrieren kann.



Die (Quasi-)Standards im Vergleich



Abbildung 2: GS1 und UPOC

Kennzeichnungen

Manche Unternehmen verwenden interne Verfahren, um Seriennummern zu erzeugen, die aus bereits bestehenden proprietären Systemen stammen. Größere Netzwerke

Dipl.-Math. Thomas Henneke

IDH des VVL e. V., Dortmund
E-Mail: t.henneke@idh.vvl-ev.de
www.vvl-ev.de